

### **Erhvervsministeriet**

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Sendt via e-mail til *Niclas Scheel* ([nicsch@em.dk](mailto:nicsch@em.dk)) og *Andreas Hjortflod Christiansen* ([anhjch@em.dk](mailto:anhjch@em.dk))

### **Miljøministeriet**

Slotsholmsgade 12  
1216 København K

Sendt via e-mail til *Mathias Bach Kirkegaard* ([mabak@mim.dk](mailto:mabak@mim.dk))

Den 30. juni 2023

## **Bemærkninger til Kommissionens delegeret forordning supplerende taksonomiforordningen fsva. tekniske screeningskriterier om miljø samt ændringer til den delegerede forordning supplerende taksonomiforordningen fsva. tekniske screeningskriterier om klima og den delegerede forordning om virksomheders rapporteringsforpligtelser under taksonomiforordningen.**

Dansk Erhverv bakker varmt op om arbejdet med taksonomiforordningen, da det er en stor barriere for den grønne omstilling, at vi indtil videre ikke har haft en fælles forståelse af, hvad der er bæredygtigt, og hvordan vi skal opføre effekten af klima- og miljøpåvirkninger.

Dansk Erhverv er overbeviste om, at et fælles sprog for bæredygtige aktiviteter, der leder kapital mod bæredygtige investeringer i stedet for at vælge vindere, er et stort skridt i retningen af at skabe et stærkt afsæt for en efterspørgselsdrevet bæredygtig omstilling i virksomhedernes værdikæder og i vores samfund, og den rette vej at gå i den grønne omstilling. Dette vil sikre, at kapital strømmer hen til de grønne teknologier og sektorer, der rent faktisk leverer løsninger på vores klimaudfordringer og reelt bidrager til et bæredygtig samfund. Taksonomien er samtidig godt for de private og offentlige investorer, som ønsker at investere reelt bæredygtigt og ansvarligt.

Det er efter vores opfattelse altafgørende, at taksonomien opfattes som et troværdigt værktøj for investorerne, hvis den skal opfylde dets formål.

Derfor skal taksonomien baseres på objektive kriterier og saglig klimavidenskab. Dansk Erhverv anerkender, at der findes forskellige politiske interesser, men disse politiske hensyn må derfor ikke trumfe – eller blive anvendt i stedet for – videnskabelige kendsgerninger.

## **Særligt fsva. ændringerne til den delegerede forordning supplerende taksonomiforordningen fsva. tekniske screeningskriterier om klima**

De nyligt forslåede taksonomikriterier for luftfart sætter primært to krav:

- At flyet skal være nulemissions og hvor det ikke er muligt, skal flyet reducere sine udledninger i langt højere grad end hvad der ellers er gennemsnittet. Sidstnævnte opnås primært gennem iblanding af bæredygtige flybrændstoffer.
- At den globale nettobestand af fly ikke forøges, og at funktionelle fly skrottes til fordel for nye og mere optimeret fly.

Dansk Erhverv bemærker, at førstnævnte kriterier ikke kan opnås, fordi EU's institutioner har indgået en aftale om fastsættelse af et loft for benyttelse og iblanding af bæredygtige flybrændstoffer.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at det andet kriterie er stærkt uhensigtsmæssigt og ikke i særlig grad vil bidrage til den grønne omstilling. Omvendt vil det svække investeringsvilligheden i luftfartsbranchen, indskrænke europæiske virksomheders konkurrenceevne, og forårsage en øget skrotning af ellers funktionelle fly – til skade for både lokalmiljøet og klimaet.

### Krav om reduktion af nettobestanden for fly

Kriterierne for at overholde miljømål om betydeligt bidrag til modvirkning af klimaforandringer (CCM) i produktionen, driften og/eller leasing af et nyt fly til passager- og fragtlufttransport, kræver, at såfremt flyet ikke er et nulemissionsfly (brint, el etc.), så må flyet ikke bidrage til en øget global nettobestand af fly. En producent eller operatør er derfor forpligtet på, at sikre udfasningen af et fly fra deres egen eller den globale flåde, når de indkøber et nyt fly og samtidig ønsker at overholde taksonomikriterierne.

Derudover skal der ved udfasning af et fly, kunne fremvises dokumentation for flyvedygtighed som kan dateres mindre end 6 måneder før levering af det nye taksonomikvalificeret fly. Konsekvenserne er, at en flyoperatør eller producent under ingen omstændigheder kan udfase et forældet fly, der ellers var udtaget til ophugning, og samtidig være i overensstemmelse med taksonomien. Heller ikke selvom at det nye fly overholder de ellers gældende CCM-kriterier i afsnit 3.21., punkterne (b) eller (c), eller bruger en endnu højere iblanding af bæredygtigt luftfartbrændstof (SAF). For at være i overensstemmelse med CCM-kriterierne, fastsætter taksonomien at der skal skrottes et ellers helt funktionelt fly.

Luftfart er en afgørende sektor der forbinder medlemsstaterne og EU-borgerne med hinanden, skaber øget mobilitet på tværs af landegrænser og sikre adgang til og fra resten af verden. Luftfartssektoren bidrog således med 625 milliarder euro til europæisk økonomisk aktivitet i 2016, svarende til 4,7% af EU's BNP. Derudover har lufttransporten oplevet den mest markante stigning i andelen af passagertransport og er vokset langt mere end andre transportformer i EU. Flyrejser var således den anden mest foretrukne transportform i EU før pandemien, kun overgået af personbilerne.

En stærk europæisk luftfartsindustri er derfor ikke kun vigtig for EU's økonomi, men spiller også en central rolle i at sikre mobilitet og forbindelser på tværs af Den Europæiske Union.

Kravet om permanent udfasning af fly fra brug, før nye fly kan betragtes som bæredygtige og taksonomi-kompatible, bør fjernes fra CCM-kriterierne. Ellers vil flyoperatører og producenter være tilbageholdende med at købe nye og mere bæredygtige fly, da det kræver betydelige omkostninger at udfase et ellers funktionsdygtigt fly, ligesom at retrofitting af eksisterende fly ikke påskønnes under de nuværende kriterier. Derudover vil den globale konkurrenceevne for den europæiske luftfartsindustri blive kraftigt begrænset, da ingen operatør kan udvide deres netto-bestand og dermed konkurrere med andre globale luftfartsselskaber.

Det er en selvstændig pointe, at udfasning af et fly i sig selv ikke er bæredygtigt. Et stort antal af de nuværende fly der opererer i Europa, kan, med få eller ingen modifikationer, anvende større mængder bæredygtige luftfartbrændstoffer (SAF). Derfor bør målet være at sikre, at allerede eksisterende fly bruges så længe som muligt og samtidig anvender større mængder SAF. Modernisering og opdatering af den eksisterende flyflåde er både mere bæredygtigt og begrænser ikke konkurrenceevnen i industrien.

Består CCM-kravet i sin nuværende form, vil det have stor skade på den europæiske luftfartsektor, uden øvrigt at have bidraget til den grønne omstilling

#### Benyttelse af SAF

Der er derudover en uoverensstemmelse i kraven fastsat under afsnit 3.21. punkt (a) og (b). Fordi der bliver fastsat et loft over luftfartsselskabernes iblanding af SAF i den nyligt aftalte REFuel Aviation, kan og må operatørerne ikke øge iblanding så de opnår de delkrav der ellers fastsættes af førnævnte afsnit i taksonomien. Afsnit 3.21., punkterne (a) og (b), skal derfor justeres, så de er i overensstemmelse med anden europæisk lovgivning. På nuværende tidspunkt kan producenter og operatører ikke fuldt ud opfylde CCM-kriterierne.

EU's taksonomi er et afgørende redskab til at kanalisere nødvendige investeringer mod grønne og bæredygtige teknologier. For lufttransporten betyder det mere effektive fly og grønne brændstoffer.

Da lufttransport uden tvivl vil fortsætte med at spille en væsentlig rolle for at sikre stærk mobilitet i hele Europa, bør EU's taksonomi tillade vækst i den globale flyflåde samtidig med at støtte udviklingen af grønnere og mere bæredygtige fly.

De nuværende kriterier begrænser ikke kun implementeringen af nye bæredygtige fly, men presser også på for en ikke-bæredygtig udfasning af ellers velfungerende fly.

På den baggrund opfordrer Dansk Erhverv til, at regeringen stemmer imod ændringerne til den delegerede forordning supplerende taksonomiforordningen fsva. tekniske screeningskriterier om klima, i Ministerrådet.

**Særligt fsva. den delegerede forordning supplerende taksonomiforordningen fsva. tekniske screeningskriterier om miljø**

Det er vigtigt, at de tekniske kriterier, der anvendes, opdateres med en evt. udvikling i de relevante kommende direktiver og forordninger, sådan som der lægges op til.

Specifikt ift. Emballageforordningen, som stadig er under forhandling, bemærkes det, at vil der være udfordringer med at imødekomme målene ift. den såkaldte 'contact sensitive packaging', da det er svært at fremskaffe den nødvendige mængde sekundære råvare på markedet.

Endvidere bemærkes det, at biobaserede stoffer såsom enzymer falder ind under klassificeringen som luftvejssensibiliserende i forhold til deres anvendelse i plastemballage, hvorfor de ikke bliver betragtet som taksonomi-tilpasset. Dette synes uhensigtsmæssigt og er i modsætning til den positive rolle enzymer spiller i produktionen af forskellige typer plastemballage, herunder bionedbrydelige og komposterbare emballager.

--ooOoo--

Vi står naturligvis til rådighed for opfølgende spørgsmål.

Med venlig hilsen,

**Tina Buur Johnsen**  
Chefkonsulent